Pour protéger le vol des pigeons voyageurs

Autor(en): **Dufferin, R.F.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **17 (1941-1942)**

Heft 30

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-712412

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

par ses propres moyens au Pirée, où l'équipage se rendit. Ce fut là, en 1935, le premier exemple d'une attaque aérienne intense menée contre un navire de guerre capable de se défendre. Néanmoins, cet événement n'apporta pas la solution complète du problème.

En 1935 encore, on se demanda s'il ne serait pas judicieux de mettre en ligne des autogyres de marine. Beaucoup pensaient que l'avion de bombardement idéal devrait pouvoir stopper à la verticale sur l'objectif avant de lâcher ses bombes. D'aucuns affirmaient «qu'en grande vitesse, un avion ne pourrait jamais atteindre à une précision de tir vraiment inquiétante». L'idée du bombardement en piqué perçait déjà, mais faiblement. L'autogyre, par contre, avait ses adeptes. Au nombre des expériences réalisées, rappelons celles de l'aviateur anglais Brie, le 5 janvier 1935, en coopération avec la marine italienne, au large de la côte, près de la Spezia. L'autogyre du type **C. 30** s'envola et atterrit sur une plateforme de 10 m, fixée à l'arrière du croisseur **Fiume.** Les exercices eurent lieu à des vitesses de 12, 18 et 24 nœuds. L'expérience ayant été concluante, le **Morning Post** imprima alors que «cet exploit laisse prévoir la disparition prochaine des navires porte-avions, car chaque croiseur pourra désormais embarquer et utiliser des autogyres». En fait, les expériences se poursuivirent. En février 1939 encore, la marine anglaise commandait pour son usage 3 autogyres La Cierva **C. 40.** Mais les essais s'arrêtèrent là, et les porte-avions ne furent nullement supprimés.

(A suivre.)

Pour protéger le vol des pigeons voyageurs

Agents de liaison ailés

Nous relevons dans une chronique déjà ancienne la relation d'expériences faites par un éleveur anglais pour la protection des pigeons voyageurs qui, comme on le sait, jouent un certain rôle dans le domaine des liaisons militaires.

Si les pigeons voyageurs sont des agents de liaison rapides et capables de forcer toutes les défenses, ils ont néanmoins des ennemis terribles: faucons, buses, aigles et autres rapaces de haut vol.

Ainsi, lors du Marathon de Rennes en 1936, sur près de 4500 pigeons partis d'Ecosse, d'Angleterre et d'Allemagne, une centaine seulement arrivèrent, les autres ayant été perdus ou tués en route.

Depuis cette catastrophe — mémorable dans les annales de la colombophilie — l'amélioration du sort des pigeons voyageurs, surtout capitale du point de vue militaire, a fait des progrès indéniables si l'on en croit l'éleveur anglais dont nous avons fait mention précédemment. Il explique en effet que, parmi les moyens employés pour effrayer les oiseaux de proie, il en est un qui consiste à attacher au pigeon voyageur de minuscules clochettes dont le tintement seul sème la panique chez les plus redoutables rapaces.

Mais les griffes et becs des maîtres de l'air ne sont pas les seuls ennemis du pigeon. Il en est un autre, invisible, qui est le plus grand responsable de l'égarement des pigeons: le magnétisme, les rochers magnétiques, les orages. Il paraît que lors des Marathons de pigeons voyageurs, surtout ceux qui eurent lieu en Norvège, ces phénomènes furent nettement remarqués.

Aussi, pensant à tout, notre éleveur a-t-il songé à démagnétiser les pigeons qui, sans cela, influencés par un centre d'attraction magnétique se substituant à l'influence polaire, se trouvaient emportés sur une fausse ligne de vol. Pour soustraire les pigeons à ces attractions secondaires, il fixa à leur cou un petit aimant, trop faible pour être influencé par le «faux pôle» mais qui reste cependant attiré en permanence par le nord polaire. Au début, les animaux sont désorientés, mais ils finissent par s'accoutumer à ce compas qui leur évite d'aller s'échouer en mer. Le narrateur a remarqué que ces animaux qui se trouvent ainsi en possession d'un véritable instrument d'orientation, qu'ils ne comprennent évidemment pas, mais dont ils ressentent les effets, sont devenus plus sûrs et plus rapides que les autres.

Mais l'une de ses initiatives réside encore dans l'œuf de pigeon électrique, qui provoque le rappel des pigeons comme un ordre péremptoire.

A l'intérieur d'un œuf factice, se trouvent un petit mécanisme et une petite solution chimique. Si le pigeon qui vient d'arriver ne veut pas repartir assez tôt, il suffit de faire passer dans l'œuf un courant électrique. La solution chimique s'agite alors et le pigeon considère l'œuf d'un œil inquiet. Que se passe-t-il en son cerveau? Sans doute songe-t-il à d'autres œufs à lui, qui vont bientôt éclore. En tout cas, il part à tire-d'aile retrouver son nid, fût-il à plusieurs centaines de kilomètres de là ....

D'ingénieux éleveurs avaient, auparavant, imaginé quelque chose d'analogue; mais au lieu de disposer un mécanisme électrique dans l'œuf factice, ils se contentaient de mettre simplement un ver vivant à l'intérieur d'une coquille et le même résultat était obtenu.

Enfin, afin de rendre les innocents voyageurs encore plus discrets dans l'utilisation que l'armée peut faire d'eux, l'éleveur anglais a créé également une sorte de camouflage uniforme dont l'application sur le plumage rend l'oiseau beaucoup moins visible et plus difficile à tirer.

Nous ne savons jusqu'à quel point ces faits, s'ils sont exacts, ont une valeur militaire quelconque, mais leur originalité motive la relation qui en est faite dans ces colonnes.

Le pigeon voyageur, qui rendit de si grands services durant la dernière guerre, est certainement redevenu dans le conflit actuel l'un des plus sûrs moyens de communication secrète, car, pour lui, il n'y a pas de brouilleurs d'ondes, pas de coupeurs de fils téléphoniques. Il part, le message enroulé autour de la patte et arrive tranquillement à travers n'importe quel ciel sans que la DCA ait quelque chance d'atteindre ses ailes minuscules.

Le pigeon voyageur de 1914 à 1918 a mérité un monument: nul doute que son émule d'aujourd'hui, en attendant la colombe de la paix, ne rende des services qui lui en mériteront un autre.

D'après R. F. Dufferin.

Firma **ANDRÉ KLEIN AG.,** Basel - Neue Welt
liefert stets ihre ausgezeichneten
Klein's Spezialitäten
in Bonbons, Pfeffermünzen, Hustenpastillen,
Biscuits, feinste Basler Leckerli usw.